Trouvé sur Internet, ce fichier ne fut que transformé en pdf, avec quelques légères rotations d'images.
Un très GRAND MERCI, a celui, ou celle, qui a scanné ces pages qui sont difficilement accessibles, et plus éditées maintenant.

Cependant il fut vérifié que le contenu de ce fichier, à la date de création, ne pouvait plus être obtenu par les réseaux de presse habituels, ou sur les sites Web respectifs de distribution et retirés de la vente.

Dans le monde du tout payant, et du vide-grenier pour faire du fric en surenchère, si vous avez des documents et que vous voulez faire participer votre passion avec d'autres, sans vous remplir les poches, alors :
Faites vivre vos souvenirs et votre savoir avec le NET.

Le P2P n'est pas utilisé pour la copie illicite, mais sert surtout à partager des connaissances et à rendre service.
"Car nous avons tant à partager, si nous le voulons bien"

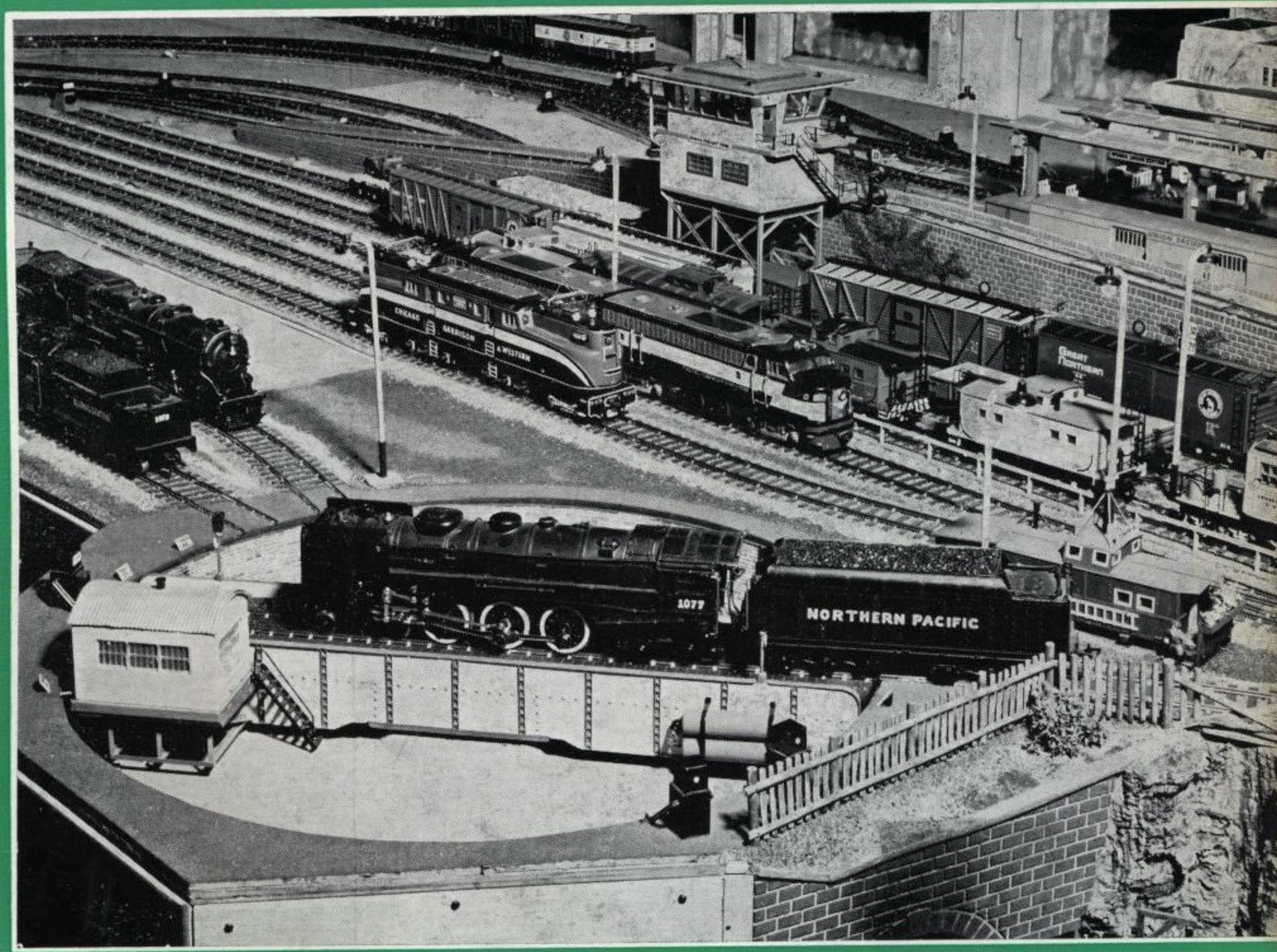
Merci.

Loco. revue

N° 253

La revue des amateurs de chemins de fer

Spécial Vacances



JUILLET-AOUT 1965

4,00 F

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan

N° 253 JUILLET AOUT 1965 - VOLUME XXIV

loco-revue

VOLUME XXIV

Nº 253

JUILLET-AOUT 1965

LA PREMIÈRE REVUE FRANÇAISE DES MODELISTES ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

Editions : LOCO-REVUE

Le Sablen

56-AURAY

B. P. : 9

REVUE MENSUELLE
FONDÉE EN 1937

DIRECTEUR
Jean Edmond FOURNEREAU

Rédacteur en chef
Jean FOURNEREAU Fils

Téléphone 65
C.C.P. 2081-39 PARIS
R. C. Lorient 63 A 465

Paraît le 1er de chaque mois

NOTA. - La reproduction de tout ou partie des textes et clichés ci-inclus, ne peut être permise sans l'autorisation de l'Editeur

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus

Pour tous changements d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 0,50 F en timbres L'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse.

SOMMAIRE

Les c.f. à voie étroite en Angleterre 286
Nous avons lu pour vous 288
De Omaha Union Station à Council Bluffs en écartement " S " .. 290
Construisons un fourgon GV à compartiment postal DPmyi Sud-Ouest à partir d'éléments Jouef 296
Locomotives pour réseaux de jardin 299
Amusons-nous 302
En technique de prothèse dentaire, une application précieuse pour le modéliste :
Le moulage en résine autopolymérisable 304
Model Shopping 306
Le Congrès FFMF de Paris 308
Le Courrier des O-istes 310

DANS NOTRE PROCHAIN NUMÉRO

(Sommaire provisoire)

Le chemin de fer de Chamonix au Montenvers.
Le réseau en " O " du " Muséon di Rodo ".
Comment estamper des petites pièces.
Construisons un TCO.
Documentaire : wagon superspécial à 16 essieux pour transports lourds de la STSI.
Visite chez Fleischmann.
L'électricité au service du modélisme : les itinéraires.
Coup d'œil chez les modélistes.
Savez-vous interpréter les marques et inscriptions d'un wagon ?

Notre Couverture — Our Front Cover — Unser Titel bild

Une 4-6-4 Northern Pacific (fabrication Gilbert, marque " American Flyer ", modifiée par le Dr Bismarck) au tournage au dépôt de Omaha Union Station (voir page 290).

A 4-6-4 Northern Pacific built by Gilbert and modified by Dr Bismarck in S gauge at the Omaha Union Station depot (see page 290).

Auf der Modelleisenbahnanlage in Nenngrösse " S " des Herrn Dr. Bismarck, Nürnberg : 2 C 2 " Northern Pacific " (Marke " American Flyer ", von Herrn Dr. Bismarck umgebaut), bei der Auffahrt auf die Drehscheibe im Bw Omaha Union Station.

LOCO-REVUE est en vente dans toutes les **bonnes** Maisons spécialisées ainsi que dans les **Bibliothèques des Gares** S. N. C. F. de la Région Parisienne et des grandes Villes de Province (plus de 300 points de Vente dont 71 à PARIS).

LOCO-REVUE est lue dans SOIXANTE CINQ nations du monde entier.

TARIF :	FRANCE	ETRANGER ×
Le Numéro Single Copy	3,60 F.	4,00 F. ou 3,00 DM. ou 5 SH. ou Dollar 0,80
Abonnement Annuel Annual Subscription	35 F. (1)	40,00 F. (2) ou 30 DM. ou 50 SH. ou Dollar 8,00

× POUR LA BELGIQUE - C. C. P. 6000-32 - BRUXELLES

(1) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 37.00
(2) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 42.00

LES CHEMINS DE FER A VOIE ETROITE
en ANGLETERRE

(Suite, voir notre précédent numéro).

par Mr. D.A. BAYLISS

THE NARROW GAUGE RAILWAYS IN GREAT BRITAIN. *DIE SCHMALSPURBAHNEN IN ENGLAND.*

LE PAYS DE GALLES (suite)

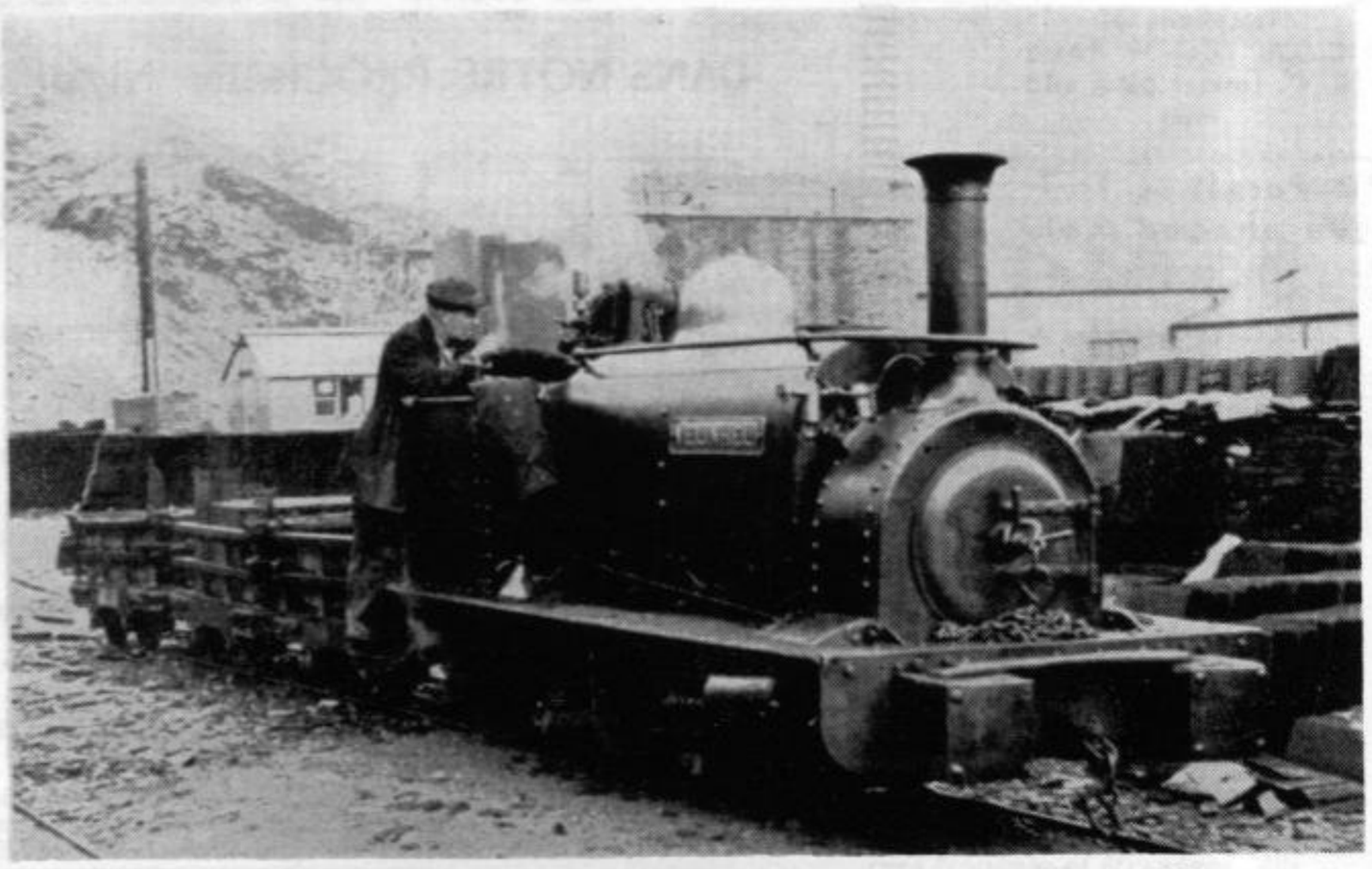
Le seul chemin de fer à crémaillère de l'Angleterre grimpe sur le Snowdon, de Llanberis au sommet. Ce "Snowdon Mountain Railway" (0,800, long de 7,6 km) fut ouvert en 1896 mais fermé tout de suite après un accident. Ce fut le seul, car les précautions étaient redoublées avant la saison de 1897 ; par exemple il y a maintenant trois systèmes indépendants de freinage sur chaque train. Les locomotives sont encore toutes à vapeur, construites en Suisse ; les numéros 2-5 en 1895-6 et les 6-8 en 1922-3. Avec une vitesse maximum de 8 km/h, le voyage dure une heure. La ligne fonctionne de mars à fin septembre, si le temps le permet.

Près du Snowdon, de l'autre côté du lac Llyn Padarn, se trouvent les ardoisières de Dinorwic. Un chemin de fer de 4 ft (1,219 m) les reliait, de 1848 à 1961, à Port Dinorwic, sur la mer, et sa locomotive, la 020 "Fire Queen" de 1848 est préservée à Dinorwic. Dans les carrières est un autre chemin de fer, de 1 ft 10 3/4 in. (0,594 m) où six locomotives à vapeur (et quelques locomotives diesel) travaillent encore, quand beaucoup d'autres sont hors de service. Dans le même district se trouvent les ardoisières de Penrhyn dont le chemin de fer à la mer (1801, voie de 0,600 m) était la première ligne importante à voie étroite (9,6 km). Celle-ci fut fermée en 1962 bien qu'encore sur place ; et les lignes dans les ardoisières, où autrefois il y avait 80 km de voie et 2 600 wagons vont peut-être disparaître cette année (1965). Comme à Dinorwic, quelques locomotives diesel et six à vapeur travaillent encore : les 020 T "Winifred" (1889), "Nesta" (1899), "Cegin" et "Glyder" (1931), "Ogwen" et "Marhlyn" (1933), et il y en a d'autres qui sont hors de service. Au château de Penrhyn, près de la mer, il y a un musée ferroviaire (ouvert l'été — pas le dimanche) où se trouvent une locomotive et deux voitures du Penrhyn Railway, avec d'autres locomotives industrielles. A quelques kilomètres à l'est se trouvent les carrières de granit de Permaenmaur, où se trouvent encore trois 020 de Winton à chaudière verticale sur une voie de 3 ft (0,914 m) (hors de service).

A l'est aussi, mais plus loin, le promontoire rocheux du Great Ome se lève près de la ville de Llandudno. Ici se trouve le seul funiculaire important de l'Angleterre, le Great Ome Railway, sur une voie de 3 ft 6 in. (1,067 m). Les deux sections, chacune exploitée avec deux voitures de 48 places, furent ouvertes en 1902 et 1903, et appartiennent au conseil municipal depuis 1949. La section inférieure, avec rampe maximum de 28,5 %, commence dans une rue de la ville (fermée aux autos, bien entendu, lorsque les trains marchent). La ligne fonctionne en été seulement.

L'ILE DE MAN

Cette petite île autonome, qui a ses propres traditions et même son propre parlement (le Tynwald), accueille chaque été des milliers de visiteurs qui viennent surtout des villes industrielles du nord de l'Angleterre. Les transports anciens et pittoresques de l'île sont sans doute parmi ses premiers attraits. Des quatre chemins de fer à voie étroite, le plus long est le **Isle of Man Railway** (trois embranchements 70,4 km au total) avec un écartement de 3 ft (0,914 m).



Dans les ardoisières de Dinorwic, la 020 T Velinheli construite en 1886.
In the Dinorwic slate quarries, the 0-4-0 tank engine Velinheli built in 1886.
B-Tenderlok Bauart Velinheli (Baujahr 1886) in den Schieferbrüchen von Dinorwic.

Cliché David Pickles.

La ligne de Douglas (le chef-lieu) à Peel, sur la côte ouest, fut ouverte en 1873 ; celle à Port Erin, dans le sud, en 1874. Une compagnie indépendante, le **Manx Northern Railway,** ouvrit la ligne de St-Johns (près de Peel) à Ramsey, dans le nord, en 1879, et en 1887 une autre compagnie ouvrit le

petit embranchement (maintenant fermé) jusqu'aux mines de Foxdale. Les trois compagnies se sont associées en 1905.

Pendant ces dernières années, la compagnie a eu beaucoup de peine à maintenir ses services d'hiver, qui sont à présent très limités. Mais, pour assurer le service en été, il faut encore six ou sept locomotives, ainsi que les deux autorails achetés en 1960 des **County Donegal Railways** en Irlande. La compagnie avait autrefois quinze locomotives 120 T (1-3 1873, 4-5 1874, 6 1875, 7 et 14 1880, 8 1894, 9 1896, 10-11 1905, 12 1908, 13 1910 et 16 1926), et une seule 030 T (15, 1885), mais les numéros 2-4, 6, 7, 9 et 13 sont maintenant hors de service. Il y a un grand nombre de voitures à boggies, les plus vieilles sont deux anciennes voitures à deux essieux, montées sur un châssis unique. Chaque dimanche, en été, des trains spéciaux transportent des foules aux "Cultes au grand air", à Kirk Braddan, entre Douglas et Peel, où il y a une petite station particulière, tandis que l'évêque de Man a sa propre halte, Bishop's Cowt, sur la ligne de Ramsey.

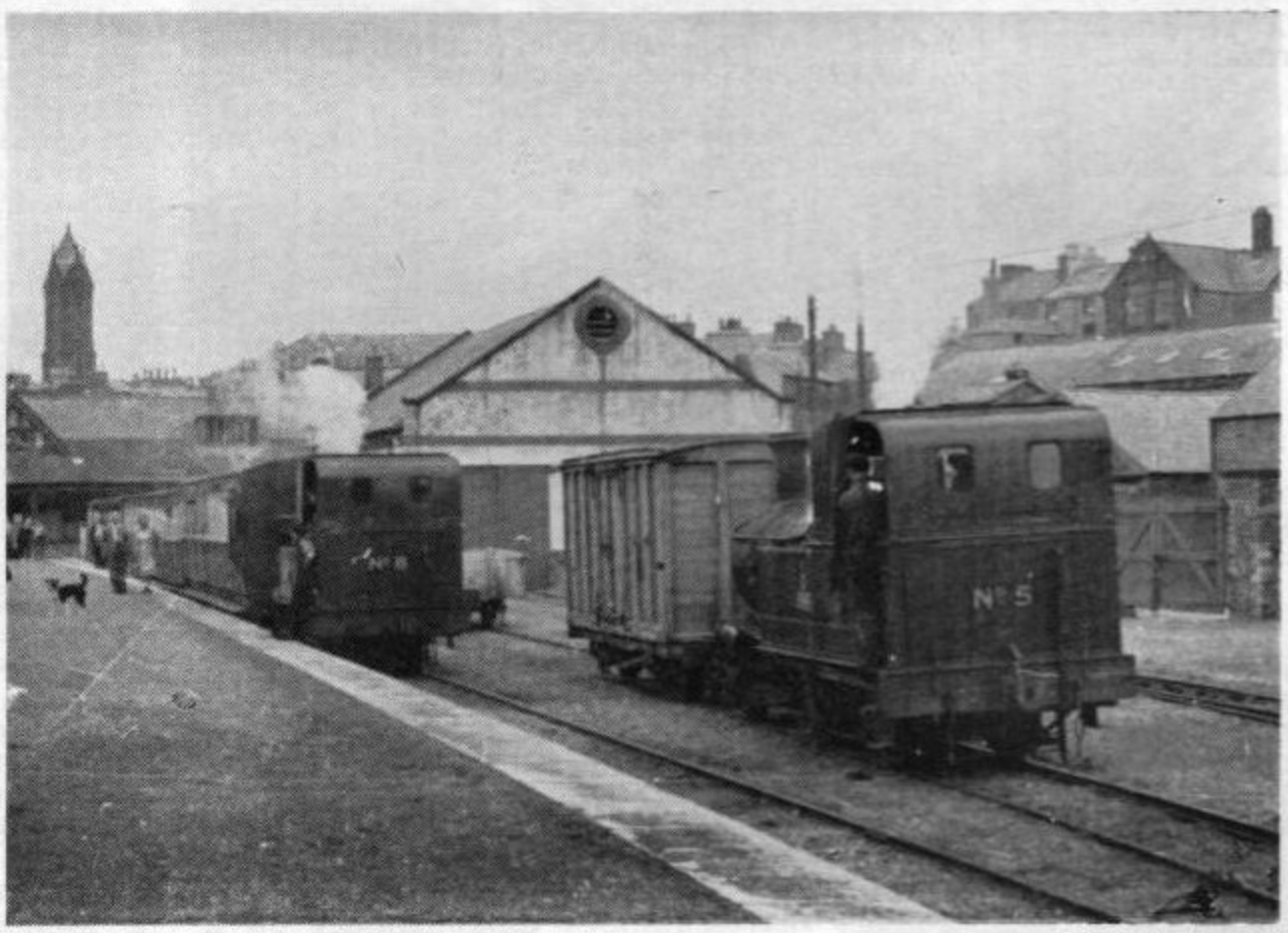
Avant même de trouver les chemins de fer, le visiteur voit à Douglas quelque chose de plus remarquable encore : les tramways à cheval qui roulent sur la Promenade, de mai jusqu'en septembre. Il y a une voie double, de Victoria Pier à Derby Castle (2,6 km) ouverte en 1876 ; 31 tramways et 80 chevaux assurent le service.

Au terminus nord de ce tramway se trouve aussi le terminus du **Manx Electric Railway,** une ligne directe (29 km) à Ramsey, par la côte est, ouverte en 1893, avec une voie double de 3 ft (0,914 m). Les trains ressemblent à ceux des "interurbans" américains ; une automotrice électrique à boggies, souvent vieille, avec une remorque et quelquefois un fourgon. En été il y a un train par heure à Ramsey, un autre à Laxey (à mi-chemin) et des trains locaux à Groundle Glen ; mais les services d'hiver sont beaucoup plus réduits. Après 1954 la compagnie voulait arrêter les services d'hiver, mais le gouvernement de l'île s'y opposait. Enfin, en 1957, la compagnie fut "nationalisée" et appartient maintenant au gouvernement de Man, qui a construit de nouvelles gares à Laxey et à Ramsey.

A Laxey se trouve aussi le terminus inférieur du **Snaefell Mountain Railway,** ouvert en 1895 et qui fait partie du Manx Electric Railway depuis 1902, mais son écartement est différent (3 ft 6 in. ou 1,067 m) pour permettre l'utilisation du système Fell comme sur l'ancien c.f. du Puy-de-Dôme : des roues horizontales s'appuient sur un rail horizontal, entre les deux rails normaux, pour assurer un meilleur freinage sur les rampes de 8 %. Cette ligne de 7,9 km monte en effet au sommet du Snaefell, la montagne principale de l'île. Les six automotrices de 1895 marchent en été seulement.

Cliché B.T.H.A.

Au sommet du Snaefell, une motrice du Snaefell Mountain Railway.
At Snaefell summit, an electric car of the Snaefell Mountain Railway.
Triebwagen der Snaefell-Bergbahn auf dem Gipfel des Snaefell.



Cliché D.A. Bayliss.

DOUGLAS, gare principale des Isle of Man Railways. Les 020 T 8 " Fenella " de 1894 (à gauche en tête d'un train pour Port Erin) et 5 " Mona " de 1874 (à droite). Photo : David Pickles.
Douglas, the main station of the Isle of Man Rlys. Loco 0-4-0 T № 8 " Fenella " (1894) ahead Port Erin train, and № 5 " Mona " (1874) on the right.
Im Bahnhof Douglas der Isle of Man Railways.

Une petite ligne de 0,600 m, et longue de 1,2 km seulement (2,4 km jusqu'à 1939), le **Groundle Glen Railway,** se profile sur les côtés d'un ravin sauvage entre Douglas et Laxey. Le propriétaire d'un hôtel l'a construite en 1896 et a acheté sa première 120 T, "Sea Lion" (maintenant hors de service) ; la deuxième, "Polar Bear", est venue en 1906, et demeure en service avec six voitures. Mais la ligne, fermée de 1939 à 1950, puis de 1959 à 1961, travaille maintenant un peu à sa fantaisie ; on n'est jamais sûr de la trouver ouverte. Enfin, à Ramsey, il y a un petit chemin de fer de 0,8 km le long de la jetée, avec une voie de diesel, une voiture de 1931 et un autorail de 1950 assurent le service, en été seulement. (à suivre).

Prochain chapitre : l'Angleterre. En raison du Congrès Morop en Septembre, nos prochaines pages Chemins de Fer réels seront consacré au C.F. du Montenvers qui sera le but d'une excursion Morop.

La suite de l'intéressant article de Mr Bayliss, qui nous fait découvrir le nombre extraordinaire de petits chemins de fer existants en Grande-Bretagne, sera donc reportée en octobre.

IVA

Nous avons lu pour vous...

EXTRAIT DE MINIATURBAHNEN N° 8 DE JUIN 1965.

IVA Exposition internationale des transports de Munich 25-6 - 3-10-65.

Quelques indications pour les visiteurs "ferroviaires".

Comment aller à Munich ?

Le moyen de transport le plus sûr et le plus reposant est incontestablement le train. La DB accorde aux visiteurs de l'IVA une remise de 50 % pour tous les trains dans un rayon de 200 km exceptée la banlieue de Munich.

Pour les automobilistes, des bureaux d'informations IVA se trouvent à la périphérie de la ville, sur toutes les grandes routes.

Une fois à Munich, comment arriver à l'IVA ?

A pied : 15 mn. de la gare principale au terrain d'exposition. Panneaux indicateurs !

Tramways : Lignes 2, 9, 11 et 22.

En voiture, on peut éviter le centre ville en prenant par le " Mittlere Ring " et la " Baumgartnerstrasse ". Panneaux indicateurs !

Quand l'IVA est-elle ouverte ?

Du Vendredi 25 Juin 1965 au Dimanche 3 Octobre 1965 de 9.00 à 19.00 heures.

Quel est le prix d'entrée ?

Carte pour un jour : 6, — DM (enfants à partir de 6 ans : 2,50 DM).

Carte pour 2 jours : 10, — DM.

Carte pour 3 jours : 14, — DM

Où sont exposés les c.f. modèles ?

Dans la halle 15 les grands fabricants allemands de c.f. modèles seront représentés avec des réseaux individuels. En outre, de grands réseaux modèles seront exposés dans les halles 16 et 16a ainsi que dans le navire.

Où trouve-t-on le " grand " chemin de fer ?

Dans les Halles 16, 17 et 18 ainsi que dans la gare de l'exposition. Dans cette dernière, les visiteurs peuvent conduire eux-mêmes une V 160. Dans les Halles 20/1 (trafic à petite distance), 21 (c.f. de montagne) et 22 on peut s'informer sur le trafic ferroviaire. Les voyages rapides annoncés avec la nouvelle locomotive électrique CoCo E 03 (voir Miba 7/XVII) se feront à partir de la gare de l'exposition : Munich-Augsburg en 26 minutes ! Prix : 4, — DM.

D'autres " attractions " d'intérêt pour vous ?

Le " Circarama " des SBB, un cinéma avec écran circulaire de 360° (d'après le système Walt Disney) dans lequel seront présentés entre autres des films ferroviaires.

Un c.f. monorail qui dessert la majeure partie du terrain d'exposition.

Un téléphérique dans lequel on peut se faire transporter confortablement du centre à l'extrémité Est, du terrain d'exposition.

✳

QUE POUVEZ-VOUS PHOTOGRAPHIER EN VOYAGE ?

En règle générale, il est interdit de photographier à proximité d'installations militaires et de choisir pour sujet des transports militaires, ceci notamment à l'étranger et à proximité des frontières.

Lors qu'aucune interdiction spéciale n'est stipulée, on peut photographier tout ce qu'on veut, à condition de rester sur le terrain accessible au public.

Voici des indications particulières par pays :

Pas de restrictions :

Allemagne Fédérale, Autriche, Belgique (interdictions spéciales signalées par panneaux), **Espagne, France, Grande-Bretagne, Hongrie** (sauf région frontalière), **Italie** (interdictions spéciales signalées par panneaux), **Luxembourg, Portugal** (s'informer vis à vis des Cies de c.f. privées), **Suède** (saufs secteurs interdits aux étrangers), **Suisse** (pour les ouvrages d'art, faire une demande à : " Amt für Verkehr ", CH-3003, Bern 3), **Tchécoslovaquie.**

★

Danemark, Norvège, Yougoslavie : il est recommandé de s'informer et de demander une autorisation à la gare la plus proche, ce qui évite des difficultés éventuelles. (Photo sur terrain frontalier interdite en général).

Grèce : pour photographier il faut une autorisation de la Direction des C.F. de l'Etat Grec, adresse : Sidirodromi Ellenikou Kratous, Odos Polytechniou 6, Athènes. Pour la région frontalière, une autorisation du ministère de la défense est nécessaire.

Pays-Bas : une autorisation du département de presse de la " Niederländische Eisenbahn A.G. " à Utrecht est nécessaire pour photographier. Sur certains ponts et complexes de voies des interdictions sont affichées. Séjour interdit à proximité de la frontière.

Nous ne connaissons pas les règlements valables en R.D.A., mais les expériences des derniers temps ont montré qu'il n'y a pas de difficultés, si l'on ne choisit pas justement un train de blindés comme objet de photographie !

Pour les pays non cités dans cette liste, s'adresser à leurs représentations diplomatiques ou à une agence de voyage.

Les indications ci-dessus sont basées sur les renseignements des représentations diplomatiques des pays intéressés, mais nous ne pouvons nous en porter garant · les temps changent vite...

(Condensé d'un texte de Miba N° 7).

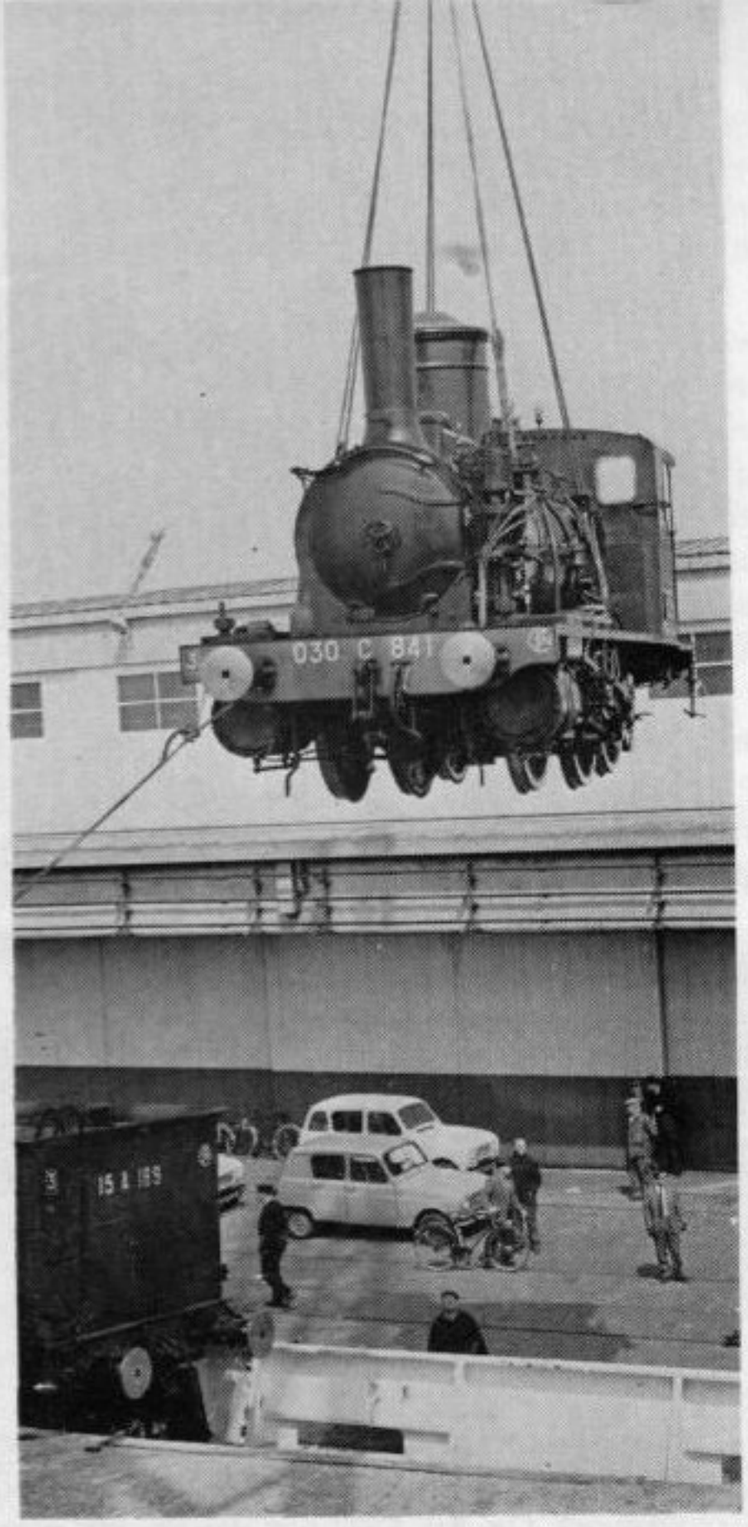
DIX JOURS DE CROISIERE pour une 030-C S. N. C. F.

A TEN DAYS CRUISE FOR AN S.N.C.F. 0-6-0 LOCO.

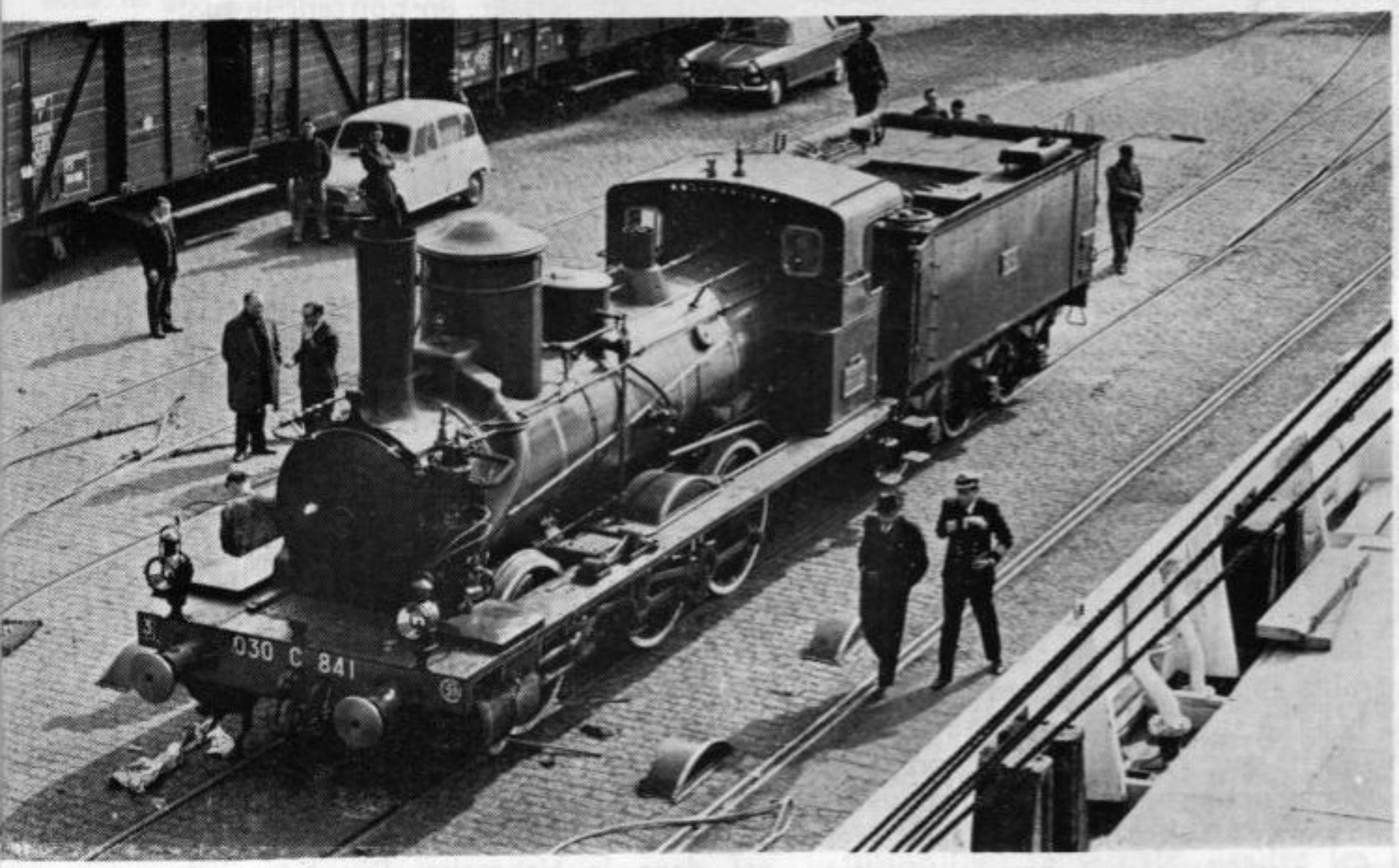
EINE LOKOMOTIVE FÆHRT MIT DEM SCHIFF.

Le 30 avril dernier sur le quai Joannès Couvert du port du Hâvre, règnait une animation particulière. Les autorités locales de la S.N.C.F. ainsi que la presse étaient là pour assister à un embarquement pittoresque et peu banal. Effectivement, marquant un fait dans l'histoire du parc des locomotives françaises, une machine à voie normale d'un type ancien de la région Ouest, la 030-C 841 et son tender 15-A 189 étaient expédiés pour le Canada en vue d'être conservés dans le CANADIAN RAIL TRANSPORT MUSEUM à DELSON près de Montréal. C'est la CANADIAN RAILROAD HISTORICAL ASSOCIATION, qui sous la responsabilité de son président le Dr R.V.V. NICHOLLS a fait l'acquisition de cette représentante de notre ancien parc vapeur, pour son Musée de Delson. Construite en 1883 par la Sté Alsacienne de Construction Mécanique, pour la Cie de l'Ouest, la 030-C 841, ex 2225, série 1904 à 2244) demeura en service jusqu'en juillet 1964 sur la région Ouest (kilométrage parcouru : 1.650.000 kms !).

Les opérations de chargement s'effectuèrent sans incident, mais il fallut renforcer sérieusement par des étais le pont du S/S Beaverelm, le navire de la CANADIAN PACIFIC STEAMSHIPS chargé de ce fret exceptionnel !



En " levage ", mais cette fois pour quitter définitivement le rail français !



En attente de l'embarquement. A droite, sur le pont du " Beaverelm ", une plateforme de madriers a été installée pour recevoir la machine. Au sol, on distingue les couvre-roues, démontés pour permettre le passage des élingues au travers des roues motrices extrèmes et des ajourages du châssis lors du grutage.

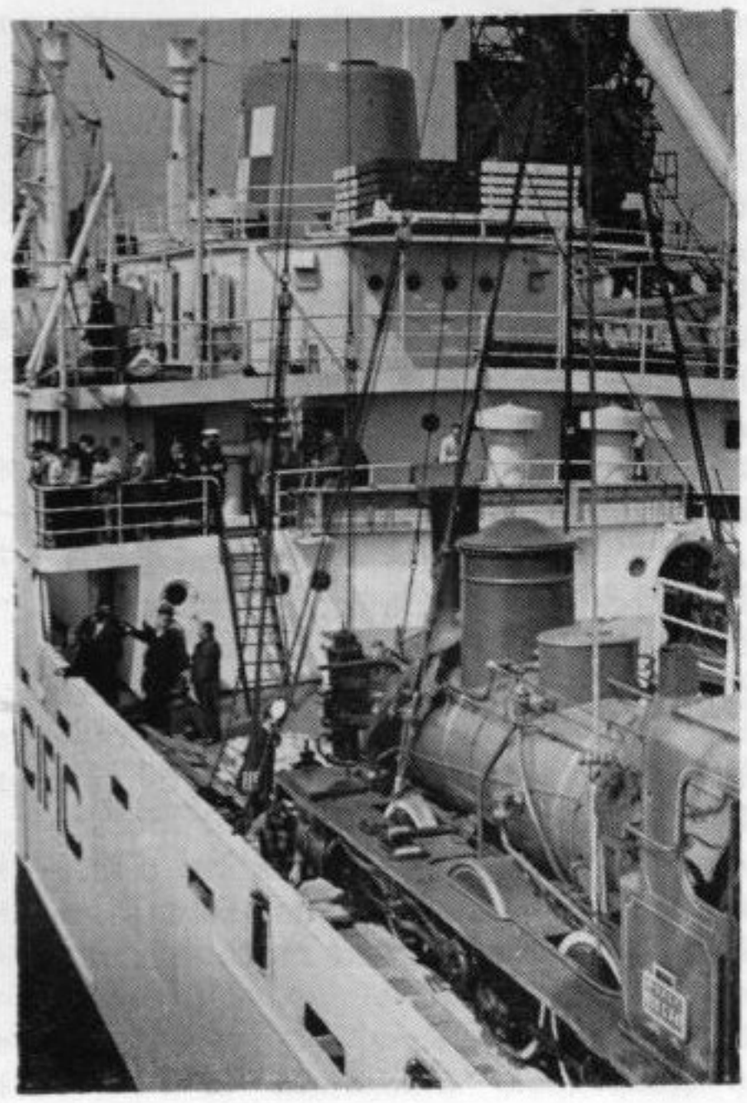
Sur la vue de droite, on voit la machine au moment où elle touche le pont du navire à babord, sur son berceau de transport. Le tender est disposé symétriquement à tribord.

Ein Veteran der SNCF geht in den Ruhestand - nach Kanada ! Die mehr als 80-jährige C-Lok der ehemaligen Westbahn, die bis Juli vorigen Jahres Dienst tat und insgesamt 1.650.000 km abgefahren hat, wird ihren " Lebensabend " im kanadischen Eisenbahnmuseum in Delson verbringen.

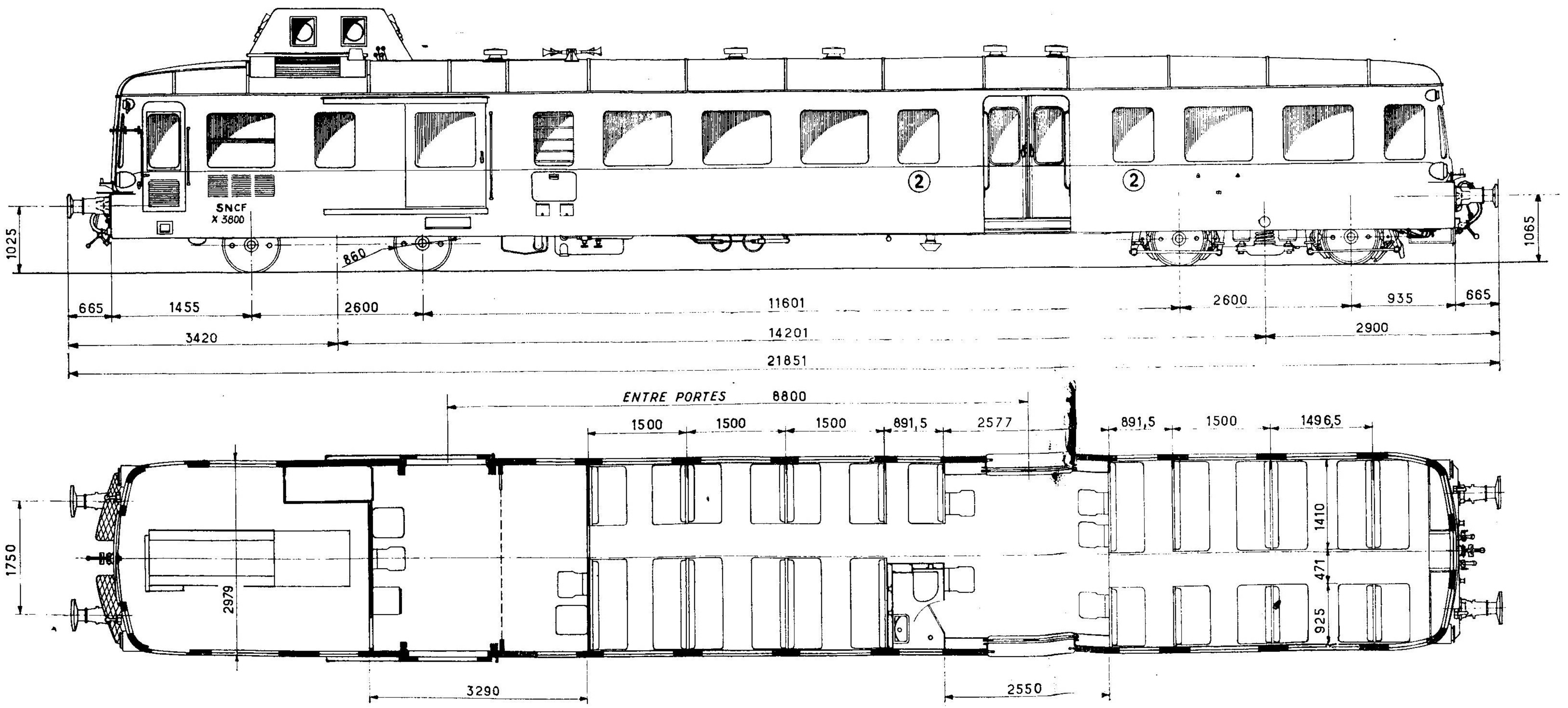
Photographs shown on this page give detailed pictures of the embarkment of an old 0-6-0 locomotive sent from Le Havre (France) to Montreal (Canada). It is a gift of the French Railways to the Canadian Railroad Historical Association.

Notons qu'un reportage complet de cet embarquement peu habituel a été donné par La Vie du Rail en son numéro 999.

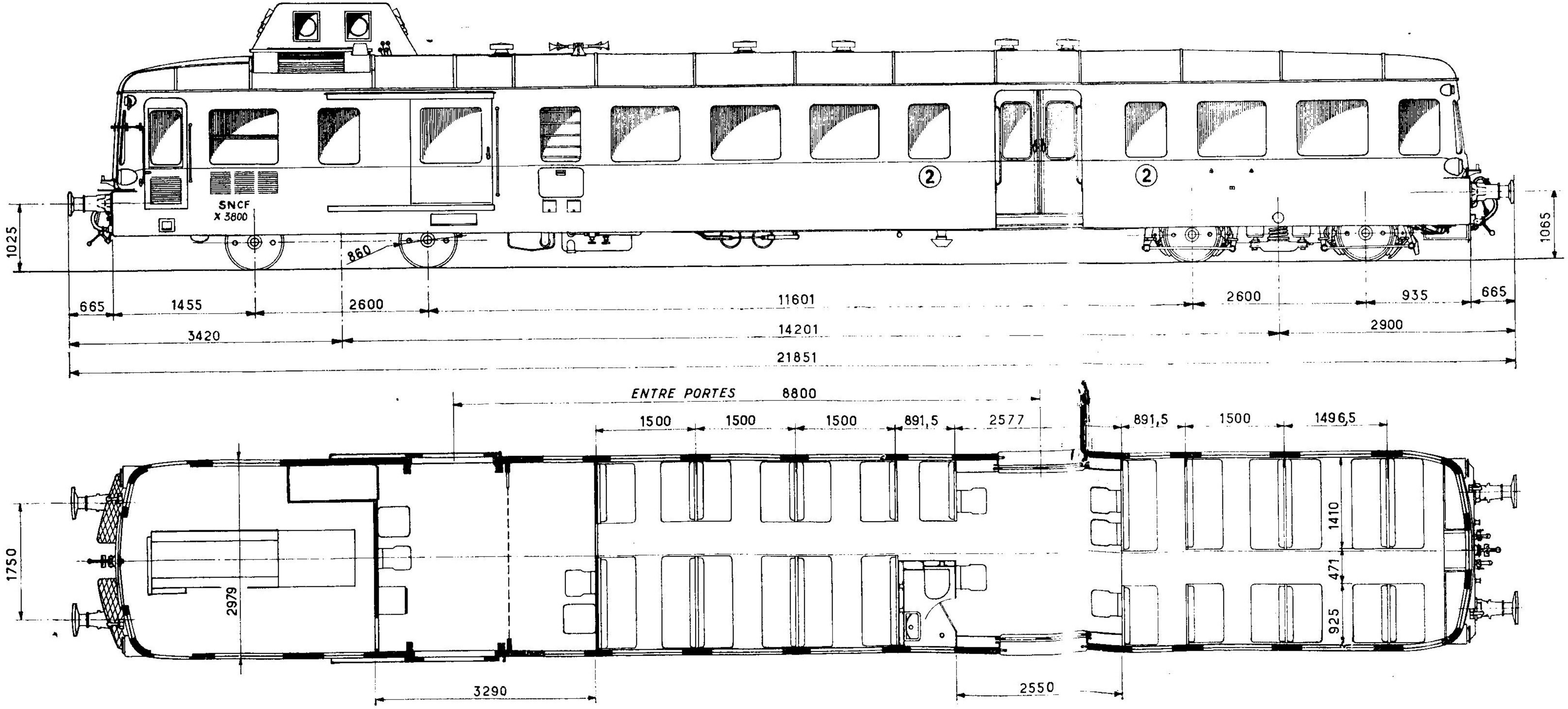
Clichés : Pilloux, La Vie du Rail.



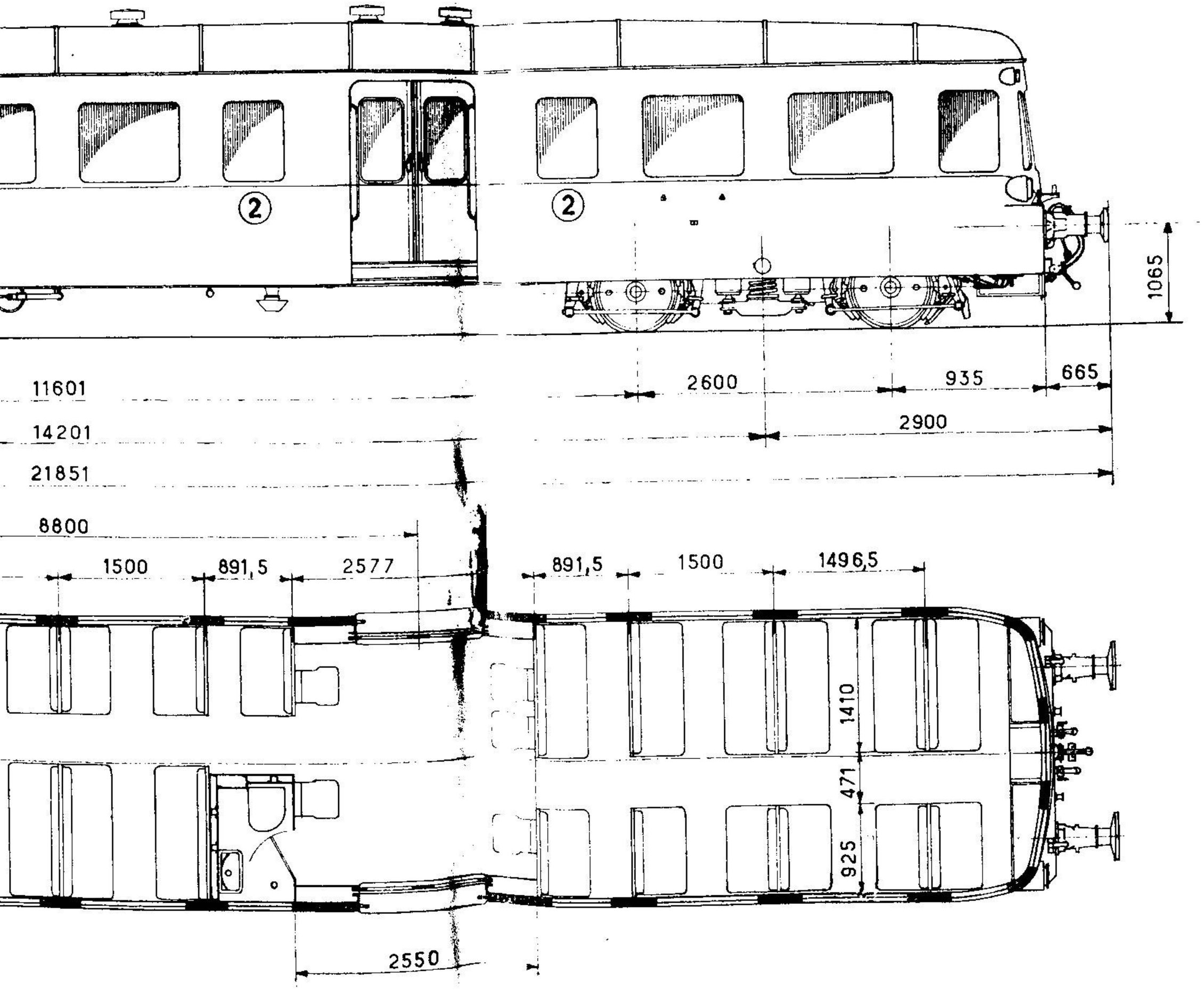
LE PLAN DU MOIS * **AUTORAIL DIESEL Série X 3801 à 4051 S.N.C.F.**

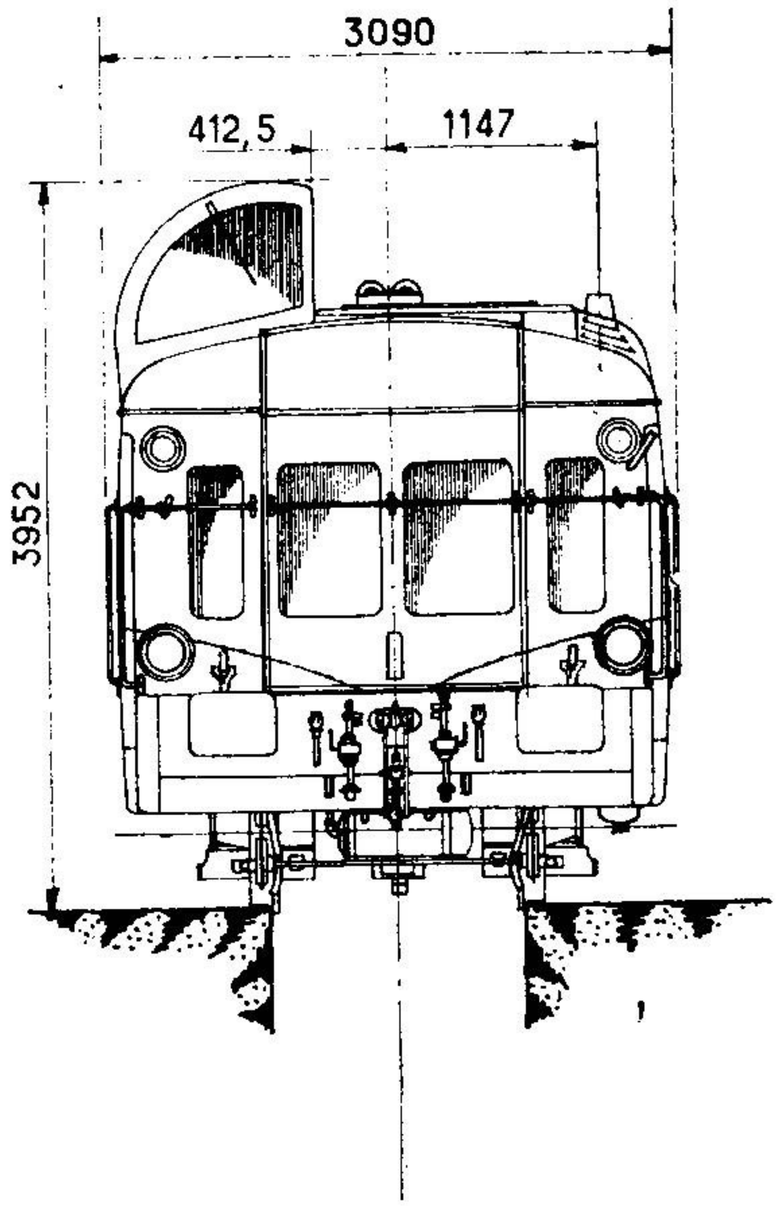


LE PLAN DU MOIS * **AUTORAIL DIESEL Série X 3801 à 4051 S.N.C.F.**



EL Série X 3801 à 4051 S.N.C.F.





(Voir pour caractéristiques et photos, fiche documentaire Loco-Revue N° 55, 1re série 1965).

Echelle : 1/87.

★ La réalisation de nos fiches documentaires sur le matériel moteur et remorqué SNCF (voir page 279) nous amène à établir des dessins inédits, parfois très détaillés, qui en raison du choix d'un format pratique de nos fiches, doivent subir une réduction importante : 1/120 ou 1/160.

Or plusieurs de nos lecteurs qui utilisent ces dessins pour parfaire le détaillage d'un modèle ou même pour en construire, nous ont fait part de leur désir de les voir publiés à une dimension plus facilement exploitable.

Nous avons donc décidé de publier régulièrement sous ce titre " le plan du mois ", et à l'échelle exacte du 1/87, ceux de nos dessins parmi les plus intéressants, qui ne figurent pas encore dans notre catalogue de plans, ou ont été retouchés pour répondre exactement - si des modifications ont été apportées - aux caractéristiques de la version actuelle du modèle considéré.